

# MOLNÁR ERZSÉBET

## *A Közlekedési Múzeum*

A Közlekedési Múzeum alapítása közvetlenül az 1896. évi millenniumi kiállításnak volt köszönhető. Lényegében a kiállítás Közlekedési Csarnokában összegyűjtött anyagra épült, amely az akkori Magyarország legkorszerűbb járműveit (vasút, folyami és tengeri hajózás, posta-távirda, közúti járművek) mutatta be makettek, képeken és eredeti formában. Ezt szervezték állandó múzeummá. Mivel a Múzeumot 1966-ig a Magyar Államvasutak (MÁV) támogatta jelentősen anyagilag, nem csoda, ha a vasút kiemelt szerepet kapott a gyűjteményben. Az 1910-es katalógus szerint 1390 vasúti, 326 hajózási, 484 postai, 66 db közúti tárgy képezte a Múzeum gerincét. A kezdetek óta a fogatolt járművek igen szép és jelentős gyűjteményét és – külön épületben – aviatikai gyűjteményt is létrehozta. A Közlekedési Múzeum Európa egyik legrégebbi ilyen intézményeként jött létre, s az oktatást és közművelődést egyaránt és igen nagy sikerrel, felvállalja.

Közismert, hogy a 19. század az ipari forradalom évszázada, és benne a közlekedés forradalma is lejajlott. A vasút és a robbanómotor egyaránt megjelent, és a repülés területén is biztató kísérletek zajlottak. A legnagyobb hatása mégis a vasútnak volt, és talán nem tévedek nagyot, ha azt mondom, hogy a 19. század a vasút évszázadának is tekinthető. A vasút a fogatolt járművek több évezredes uralmát váltotta fel, és ha nem is szorította ki teljesen még legalább száz évig, fejlődése olyan erővel tört előre, amire egyetlen más közlekedési jármű esetében sem találunk példát. Az elmaradottnak ítélt Kelet- és Közép-Európában is pár évtized alatt megsokszorozódott a vasútvonalak hossza, köztük Magyarországon is.

A vasút nem csupán műszaki újdonságaival nyűgözte le az embereket, nemcsak az iparra, a gazdaság egészére gyakorolt döntő befolyást, hanem a mindennapi életre is. Mára olyan, egyáltalán fel sem tűnő dolgok terjedtek el a vasútnak köszönhetően, mint pl. a muskátli, vagy a rántott hús. Az utazást, mint szórakozást is gyakorlattá változtatta, folyamatosan hozzájárult az egyre praktikusabb öltözködéshez, pezsgő életvitelt hozott a településeknek. Társadalmilag is pozitív hatást tulajdoníthatunk neki, hiszen biztos megélhetési forrást és felemelkedési lehetőséget hozott nagyon sok embernek.

A fenti változások, és bizonyos fokig gyors változások ellenére a vasút úgy tudott fejlődni és terjeszkedni, hogy a korábbi állapotokat nem tüntette el teljesen, hanem húzóerőként fejlődésre készítette. A közúti közlekedés is ebben időszakban kezdett el fejlődni, nem kis részben a vasút hatására. Az utak kiépítése ugyan lassan haladt, de a tapasztalt munkaerő, az építőanyagok gyorsabb, vasúti szállítása ösztönzőleg hatott.

A 19. század tehát a vasút diadalmenete, ám a fogatolt járművek fejlődésének, a járműgyártásnak is aranykora. Kocsigyár több is üzemelt a fővárosban és vidéken, és a kismesterek is sorra gyártották változatos szekereiket, kocsijaikat a személy- és teherszállítás részére. A szekerek árut szállítottak a vasúthoz és a vasútról, hiszen a nyersanyag, a termés, a készáru továbbra is országúton jutott el rendeltetési helyére. A kikötőkből szintén jelentős forgalom zajlott szekereken a vasút felé. A fogatolt járművek ráhordó szerepe tehát nélkülözhetetlen megoldásként élt a 19. században, de még a 20. század első felében is. A vasút, rohamos terjeszkedése ellenére is sok vidéket



elkerült, és mind a mai napig léteznek vidékek, amelyek nem kapcsolódtak be a vasút vérkeringésébe, ezért a személyszállításban továbbra is kiemelt szerepe maradt a kocsiknak. Egyébként is a vidéki életforma lassúbb, rövid távra előnyösebb a hintóba, homokfutóba, csészába befogni, de még a vasúti utazást is kombinálták a kocsival, hiszen tudjuk, hogy az állomások sok esetben nagyon messze estek magától a településtől. Az uradalmakban, a határban kocsival közlekedtek, és a piacozás, vásárolás is még sokak számára szekérrel történt. A hazai hintógyártás nagyon magas színvonalra emelkedett, a nemesek, gazdag polgárok igényeit elégítette ki. A század végén pedig megjelentek azok a speciális kocsik, amelyek különféle áruk szállítására szakosodtak, mint például a húszszállító, bútorszállító, jeges stb. kocsik.

Mindezeket azért tartottam fontosnak elmondani, mert a Közlekedési Múzeum alapítása, későbbi gyűjteményfejlődése szempontjából is tanulságos lehet, leginkább szemlélet tekintetében.

A Közlekedési Múzeum alapítása közvetlenül a millenniumi kiállításnak köszönhető.

Az 1896. évi kiállítás alapeszméje a jelen bemutatása volt, helyzetképet adott az ország akkori állapotáról, eredményeiről. Ehhez igazodott a *Közlekedési Csarnokban* összegyűjtött anyag, amely az akkori Magyarország legkorszerűbb létesítményeit, járműveit mutatta be makettekben, képeken és eredeti formában. Külön csarnokban került sor a folyami és tengeri hajózás bemutatására. A kiállítás X. csoportjaként szereplő anyag óriási közönségsikert aratott, így mód nyílt arra, hogy a tárgyakat egyben tartva, a szervezők állandó múzeummá szervezzék. Először az európai gyakorlatnak megfelelően egy vasúti múzeum alapítását tervezték, de felmerült egy általános műszaki múzeum gondolata is az *I. Magyar Országos Technikai Kongresszuson*, amit el is fogadtak, de a kereskedelemügyi miniszter anyagi okok miatt elutasította, viszont engedélyezte 1899-ben a közlekedési kiállítási tárgyakkal egy múzeum alapítását. Nem szokatlan dolog ez, több nagy hírű múzeum ipari kiállításokból fejlődött ki. A 19. század ugyanis a nagy ipari és világkiállítások kora is. A hazai műszaki múzeumok ügye is hasonló módon indulhatott volna el, 1885-ben ugyanis az országos kiállítás kapcsán már felmerült egy vasúti múzeum alapítása, de sajnos a gyűjtemény elkallódott.

*A m.kir. Közlekedési Múzeumban a vasút, a hajózás, a közút, a posta, távirda és távbeszélő bemutatása kapott helyet.* Bár egyik gyűjtemény sem volt alárendelve a másiknak, a vasúti tárgyak döntő fölényben szerepeltek. Az 1910-es katalógus 1390 db vasúti, 326 hajózási, 484 postai, 66 db közúti tárgyat, 2 db aviatikai fényképet és 27 egyéb tárgyat sorol fel.

A múzeum a kereskedelemügyi minisztérium alá tartozott, konkrétan viszont a MÁV felügyelete alá, és az anyagi lehetőségeket is a MÁV biztosította. Ez több dolgot is sugall. A MÁV az ország legnagyobb és legerősebb vállalata volt, befolyása messze túlnőtt a szállítások lebonyolításán. Olyan, folyamatosan fejlődő intézményről van szó, amely saját közvetlen területe mellett a gyár-ipar egy részét is meghatározta – pl. a gépgyártást – továbbá a bányászat jelentős részét is. Mindezen túl saját szociális és kulturális rendszerét is kifejlesztette, ezen felül a kultúra olyan jelentős támogatásában is részt vállalt, mint egy múzeum fenntartása. Érthető, hogy a vasúti anyag kiemelt módon jelent meg a kiállításban. A vasút, illetve a MÁV befolyása egészen 1966-ig maradt meg a múzeum életében, de az óriáscég még legalább 2 és fél évtizedig jelentős anyagi támogatásban részesítette a Közlekedési Múzeumot.

A múzeum célját az első igazgató, BANOVITS KAJETÁN határozta meg, amit érdemes idézni: „*A magy. kir. Közlekedési Múzeum a hazai közlekedésügy, valamint a posta, távirda és távbeszélő mindenkori állapotának, fejlettségének s a fejlődés menetének feltűntetésével arra szolgál, hogy a nagyközönségben és az iskolai ifjúságban a közlekedésügy, továbbá a posta, távirda és távbeszélő iránti érdeklődést felkeltse és ezekre, valamint a közlekedési eszközökre és a posta, távirda és távbeszélő berendezésekre vonatkozó ismereteket szemléltető úton terjessze, a szakoktatást pedig előmozdítsa.*”

A magy. kir. Közlekedési Múzeum Európa egyik legrégebbi közlekedési gyűjteménye, még a nagy hírű és sok műszaki típusú múzeum számára mintául szolgáló *Deutsches Museum* is későbbi alapítású (1903). Merész vállalkozás volt egy műszaki jellegű, a klasszikus múzeumi tárgyaktól



eltérő gyűjtemény létrehozása. Magyarországon és Európában is döntően képzőművészetre, antik, régészeti témákra épültek a múzeumok, és még ma is sokak számára az ókori tárgyak, illetve a festmények jelentik a muzeális tárgyakat. A ma már világhírű képzőművészeti gyűjtemények alapját sok esetben, de nálunk is egy-egy arisztokrata jelentős adománya jelentette, tehát már létrejöttükben is eltértek a műszaki gyűjteményektől. Néhány műszaki tárgy akadt például a Nemzeti Múzeumban is, ám csak perifériálisan foglalkoztak vele, és ezek talán különlegességük okán kerültek a gyűjteménybe.

Európában és az USA-ban alapvetően háromféle közlekedési gyűjtemény létezik. Az egyikben a közlekedés valamennyi ágazata jelen van, a másokban egy közlekedési ágazatnak nyitnak múzeumot, és a harmadikban egy nagy műszaki múzeum keretében egy gyűjteménycsoport jelenti a közlekedést. A londoni *Science Múzeum* 1857-től létezik, a párizsi *Conservatoire de Arts et Métiers*, a legrégebbi, 1799-ben jött létre, de csak 1802-ben nyitották meg a nagyközönség előtt, és a már említett *Deutsches Museum* általános műszaki múzeumok, de nagyon gazdag és jelentős közlekedési gyűjteménnyel rendelkeznek.

A 19. század második felétől jönnek létre a különböző hajózási múzeumok, mint a hamburgi *Altonaer Museum* 1860-ban, és a vasúti múzeumok, mint például a bécsi. Ez utóbbi 1886-ban nyílt meg a *Das historische Museum der Österreichischen Staatstbahnen* néven. Az USA-ban a 20. században a repülés lesz a főszereplő, és ennek jegyében alakulnak meg a korszerű, a repülés minden ágát bemutató csodamúzeumok.

A bécsi múzeum nevében figyelemre méltó a történeti kifejezés. A múzeum ugyanis, véleményem szerint, a történetiségre épül. Minden tárgy, minden jelenség, minden kép úgy illeszkedik az egészbe, hogy történetiségében mondjon valamit. Lehet az napjaink tárgya, esetleg a jövőbe mutató elképzelés tárgyasult formája, a lényeg, hogyan vett/vesz részt a tárgy a történeti folyamatokban, mit adott az embereknek, miben segítette, esetleg gátolta a társadalmat a korábbiakhoz képest. Mindennek van előzménye, ezért csak folyamatában, történetében szemléltethető bármilyen tárgy, és ez határozza meg a gyűjtést, a kutatást. A műszaki fejlődés nyomonkövetése is egyfajta történeti elemzés.

A budapesti Közlekedési Múzeum a közlekedés minden ágazatát felvállalta, elsősorban magyar vonatkozású tárgyakat gyűjtött, de gondot fordított az európai kitekintésre is. Minden szempontból kivételes múzeum volt akkor, és hírneve is messze túljutott a határokon.

1899-ben, a múzeum alapításakor az akkor még ideiglenes épületben tehát a vasút, a hajózás, a közút – ami az utakat, de főként a hidakat jelentette –, és a posta anyagát nézhette meg a látogató. Természetesen a múzeumnak is fejlődnie kell, újabb tárgyakat, érdekességeket kell begyűjtenie, és ez különösen igaz a mi esetünkben is, hiszen a közlekedés maga is folyamatosan fejlődött és fejlődik ma is. Ennek egyik fontos lépése volt a repülési gyűjtemény létrehozása, amit elsősorban modellekkel, képekkel oldottak meg.

A gyűjteményi ágak bővítése lényegében itt be is fejeződött, és most szeretnék megint egy kis kitérőt tenni. Az első múzeumigazgató ugyan hangsúlyozta a történeti múlt fontosságát, de ezt kizárólag a gépi működésű eszközökre értette, és hasonlóképpen gondolkodott a későbbi két igazgató is. „A Közlekedési Múzeum fejlesztése tehát akként volna foganatosítandó, hogy a tárgy és mintagyűjteményeit úgy a múlt, mint a jelenre nézve és a jövőben is olyképp egészítsük ki, hogy a hazai fejlődés menetének megítélésére vonatkozó minden fontos tárgy helyet találjon.” A vasutat megelőző időszak járműveinek gyűjtése – éppen akkor, amikor a legváltozatosabb típusok járták az utakat – meg sem fordult a fejükben. Az okokat csak találgatni lehet. Egy későbbi ajándék elutasítása, amikor is a királyi vár istállóinak járműveit ajánlották fel, adhat némi magyarázatot. Az indoklás szerint a Közlekedési Múzeum csak gépesített járműveket gyűjt. Nyilván úgy gondolták, hogy a kocsik, hintók, szekerek egy egészen más múzeum profiljába illenek, ősi, elavultnak tartották ezeket, és úgy vélték, azok az elmaradottságunkat jelenítenék meg. Ez az a szemlélet, amelyre a bevezetőben utaltam, és amely jelzi, a Közlekedési Múzeum tipikusan a 19. század gondolkodásá-



nak jegyében született meg, vagyis a haladás gondolataként. A szomorú csak az, hogy a régmúlt közlekedési eszközeit mások sem gyűjtötték, és csak az 1960-as évek leletmentő munkájának köszönhető a mégis páratlan gyűjtemény a jelenlegi múzeumban.

A kiállítást maga az egész gyűjtemény jelentette, minden beérkező új tárgyat a kiállítóterbe helyeztek. A személyzet – valamennyien a vasúttól kerültek ki – a biztonságért felelt; dolgozott egy gépész, aki a működő gépeket kezelte, és egy múzeumőr, aki a leltárt és az adminisztrációt vezette. A gyűjtés és a pénzügyi kérdések a Felügyelő és Szakbizottságok feladatkörébe tartoztak. Valamennyien neves mérnökök, tanárok, pénzügyi emberek, vállalatvezetők voltak. A döntést azonban az igazgató hozta meg, így a felelősség is őt terhelte. A napi szokásos múzeumi feladatokon túl azonban sor került elméleti vitákra is, amelyek közül a leglényegesebb: mi is tulajdonképpen a múzeum funkciója, mi az elsődleges feladata. A konkrét kérdés: az oktatás vagy a közművelődés kerüljön előtérbe. Úgy vélem, ez ma is érdekes téma lehetne. Korszakunk végén élesedett ki ez a vita, amikor az épület kezdett szűkké válni. Felmerült a bővítés lehetősége, esetleg egy új múzeum felépítése a Műegyetem mellett. Ennek tervei elkészültek. Az oktatás és közművelődés szembeállítására nem túl szerencsés, ám érthető, hogy az oktatás mellett kardoskodó ZIELINSZKY SZILÁRD, műegyetemi tanár lévén, az egyetemi oktatás kiegészítőjeként szeretne volna látni a Közlekedési Múzeumot. (Néhány tárgy ki is települt az egyetemre.) A fejlődéshez, az előbbre lépéshez szakemberekre volt szükség, méghozzá magasan képzett szakemberekre, mérnökökre, akik a haladást képviselik. A 19. század és a 20. század is a haladáson egyértelműen a műszaki haladást értette. Ez lényeges kérdés a gyűjtés és bemutatás szempontjából egyaránt, hiszen mindenképpen az emberek tudatformálásában játszik szerepet. Ezért felelősség mindig, mit és hogyan állítunk ki. Értéket kell közvetíteni a felnőttek számára is. Ez az érték pedig esetünkben a kipróbált, biztos eredmények, sikert aratott alkotások bemutatása, azoké, amelyek ténylegesen az embert szolgálták, segítették az előrejutásban. A kialakulási folyamatokat szemléltetve, a különböző korok kultúráinak bemutatása világossá teszi az emberek számára, honnan hová jutottak, és ezzel megtanítja értékelni a múlt erőfeszítéseit és a jelenkor vívmányait egyaránt. Az egykori kudarcok, zsákutcák bemutatása sem haszontalan, hiszen legtöbbet a hibákból lehet tanulni, és egyúttal mind összességében, mind részleteiben gondolkodni is megtanít. A múlt és jelen szemléltetése a jövő útját is kijelölheti, ezért fontos a történetiség, hisz lehet álmodozni és kell is, haladni viszont csak fokozatosan lehet, és erre éppen a műszaki tudományokban akadnak a legjobb példák. A tárgyak egészben vagy részleteikben feltárva, az érdeklődésen túl az elkötelezettséget is elősegíthetik. Ezt Banovits Kajetán az alábbiakban fogalmazta meg: *„...a Közlekedési Múzeum, emléket állítván azon műszaki alkotásoknak, amelyek fokozatosan a fejlődés mai fokára vezettek, a szakembereket újabb alkotásokra buzdítja és a gyűjteményeiben az ismeretek és a haladás gazdag tárházát képezvén, új eszmék és új törekvések forrásává lehet s a további haladást megkönnyíteni és előmozdítani alkalmas.”*

Nem mérnököket kell tehát nevelnie a múzeumnak, hanem szemléletet formálni.

Arra a kérdésre, van-e, lehet-e hatással a múzeum a jelen és jövő fejlődésére, meggyőződése, hogy igen, sőt ez egyik feladata kell, hogy legyen. Ehhez vannak meg az eszközei, a tárgyak és a kiállítások. A múzeum alapítása is ennek jegyében történt.

A szerző címe:

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum  
molnarerzsebet@mmkm.hu